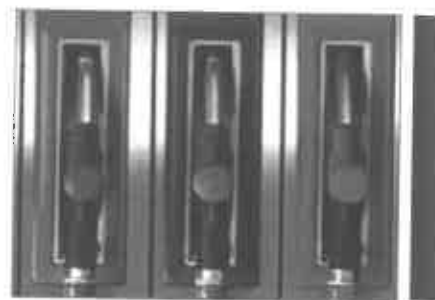


El céntimo sanitario, ¿Qué coste ha supuesto para el sector del transporte profesional?



The healthcare tax: what cost has it represented for the professional transport industry?

Alejandro ORTEGA

Departamento de Ingeniería Civil: Transportes, TRANSyT
Universidad Politécnica de Madrid
(28040 Madrid)

Juan GÓMEZ SÁNCHEZ

Departamento de Ingeniería Civil: Transportes, TRANSyT
Universidad Politécnica de Madrid
(28040 Madrid)

José Manuel VASSALLO

Departamento de Ingeniería Civil: Transportes, TRANSyT
Universidad Politécnica de Madrid
(28040 Madrid)

RESUMEN

La Unión Europea ha criticado el carácter legal del desembolso en concepto de Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH) que el sector del transporte por carretera viene realizando en los últimos años, particularmente desde el año 2005. El presente artículo indaga en las características legales del IVMDH, también conocido como céntimo sanitario, la recaudación de las Autonomías en este concepto y el coste que ha supuesto para el sector profesional del transporte por carretera, así como el importe que podría ser devuelto a estas empresas dependiendo de su flota de vehículos y de la Autonomía en la que operen.

Palabras clave: Transporte, Financiación sanitaria, Transporte profesional, Unión Europea, Impuesto, Carburante.

ABSTRACT

The European Union has criticized the legal nature of the payments in concept of Taxes on Retail Sales of Certain Hydrocarbons (IVMDH) that the road transport sector has been doing in recent years, particularly since 2005. This paper investigates the legal characteristics of IVMDH, the collection that the Regional Governments have done in this concept and the cost it has brought to the professional sector of road transport, and also the amount that could be returned to these companies depending on its fleet and the region where they operate.

Key words: Transport, Healthcare financing, Professional transport, European Union, Tax, Fuel.

EL IVMDH: ¿QUÉ ES Y QUÉ DICE LA UE?

El *Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH)* es un gravamen que recae sobre el consumo minorista de los productos sujetos al Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH). Se instauró el día 1 de enero de 2002, con la entrada en vigor de la Ley 24/2001 de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social que actualmente lo regula. Resulta necesario destacar que constituye un caso singular dentro de la U.E., ya que solamente es exigible en el Estado español.

Se trata de un impuesto de tipo indirecto estatal, cedido a las Comunidades Autónomas y que no resulta aplicable en Canarias, Ceuta y Melilla. Grava las ventas minoristas en fase única y de manera proporcional sobre las cantidades (*ad quantum*) de hidrocarburo, incluyéndose gasolina, gasóleo, fuelóleo y queroseno no utilizado como combustible de calefacción.

El tipo de gravamen aplicable a cada producto se compone de la suma de dos tramos:

- el estatal, obligatorio y fijo para todas las Comunidades Autónomas, y
- el autonómico, potestativo de las Comunidades Autónomas. De esta forma, pueden ejercer o no su derecho de imposición. Precisamente, es la aplicación de este tramo autonómico lo que se conoce como *céntimo sanitario*.

Según establece la ley 24/2001, los rendimientos derivados de este impuesto quedarán afectados en su totalidad a la financiación de gastos de naturaleza sanitaria. Además, la parte de los recursos derivados de los tipos autonómicos podrá dedicarse a financiar actuaciones medioambientales (Foto 1).

La base del impuesto está constituida por el volumen de los productos objeto del mismo expresado en miles de litros, con la excepción del fuelóleo, que se establece por el peso del producto expresado en toneladas métricas. Asimismo, el devengo se produce en el momento de la puesta a disposición de los adquirentes de los productos gravados o, en su caso, en el de su autoconsumo. Precisamente, éste ha sido uno de los puntos en los que la Unión Europea ha mostrado su completo desacuerdo.

Los impuestos especiales sobre los hidrocarburos cumplen determinados límites a nivel comunitario y los aplican todos los Estados miembros. Debido a que el IVMDH es un impuesto que grava los carburantes, debe estar en



Foto 1. Los rendimientos del impuesto IVMDH deben afectarse a gastos sanitarios y, en el tramo autonómico, pueden emplearse en actuaciones medioambientales.

consonancia con las exigencias de la Directiva 92/12/CEE del Consejo, relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales.

La Comisión Europea se ha dirigido en varias ocasiones a las autoridades españolas, al considerar que dicho impuesto no se ajusta a la Directiva: el 16 de julio de 2003 la Comisión envió un Escrito de Requerimiento, que fue contestado por carta manifestando su desacuerdo; el 28 de junio de 2006 se dirigió un nuevo Escrito de Requerimiento de la Comisión. La contestación dada por parte de las autoridades españolas el 23 de octubre de 2006 fue nuevamente de desacuerdo. Finalmente, el 6 de mayo de 2008, la Comisión Europea remite a España un Dictamen Motivado, iniciándose procedimiento de infracción IP/2008/711.

En este Dictamen la Comisión entiende que el IVMDH no es compatible con el Derecho Comunitario y argumenta los siguientes motivos:

- El impuesto no persigue una finalidad específica, sino estrictamente presupuestaria y genérica. Su objetivo no es otro que consolidar la autonomía de los gobiernos regionales, dotándoles de medios para generar ingresos fiscales.
- No respeta las normas del devengo armonizadas, que resultan de aplicación a los Impuestos Especiales y al IVA. Es decir, el devengo no tiene lugar en el momento en que los productos dejan el último depósito fiscal sino en una fase posterior, cuando los hidrocarburos se venden a un comprador en la gasolinera.
- La finalidad que pretende cubrir se puede alcanzar con los Impuestos Especiales Armonizados ya existentes.

De esta manera, se manifiesta que la aplicación del IVMDH es contraria a la Directiva 92/12/CEE (artículo 3.2) y la Directiva 2008/118/CEE (artículo 1.2), puesto que es

necesario que el impuesto tenga una finalidad específica, y respete el régimen armonizado de los impuestos especiales en materia de devengo. Por ello, la Comisión solicita a España que ajuste su legislación nacional al Derecho comunitario (Foto 2).

El envío de un Dictamen motivado supone el segundo paso en el procedimiento de infracción previsto en el Tratado de la CE. A partir de entonces, la Comisión puede remitir el caso al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. En caso de prosperar este procedimiento sancionador, se podría proceder a la devolución de este impuesto. Sin embargo, en diciembre de 2011, la Comisión no ha remitido nada al respecto al Tribunal de Justicia.

El último de los aspectos que falta por analizar es la cuantía del IVDMH en cada uno de sus tramos. Los tipos impositivos del impuesto (estatal y autonómico) se pueden observar en la Tabla 1. En el caso del tramo estatal, los valores han permanecido inalterados desde la entrada en vigor de la ley en el año 2002, aunque la propia legislación establece que la cuantía del tipo de gravamen estatal podrá ser actualizada cada año en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Por su parte, el tramo autonómico (fijado por cada Comunidad Autónoma), debe situarse dentro de la banda mostrada en la Tabla 1. Si una Comunidad Autónoma decide no aplicar su tramo autonómico, entonces el tipo de gravamen será solamente el estatal.

RECAUDACIÓN DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Como ya se ha comentado, el IVMDH es un impuesto que se encuentra cedido a las Comunidades Autónomas. Algunas de ellas han optado por imponer únicamente el tramo estatal del impuesto, mientras que otras han decidido aplicar además el denominado tramo autonómico. Galicia, Asturias, Cataluña, Castilla-La Mancha, Comunidad de Madrid y Comunidad Valenciana son las Comunidades que han decidido aplicar los dos tramos y, desde enero de 2011 se han unido a este grupo las regiones de Andalucía, Extremadura y Murcia. En este sentido, conviene conocer las cifras globales que cada autonomía recauda de este impuesto.

Una primera cifra aproximada se puede obtener del



Foto 2. La Comisión Europea estima que el IVDMH es contrario al Derecho Comunitario ya que es necesario que el impuesto tenga una finalidad específica y respete el régimen armonizado de los impuestos especiales.

Ministerio de Economía y Hacienda⁽⁶⁾, donde aparecen los datos de recaudación del IVMDH por Comunidades Autónomas. Sin embargo, no puede ser empleada para el presente estudio, por dar cifras agregadas en las que se tienen en cuenta la gasolina, el gasóleo, el fuelóleo, el queroseno y el gasóleo de uso específico. En nuestro caso, solamente interesa conocer los datos de gasolina y gasóleo de uso general.

Por lo tanto, se ha procedido a calcular el volumen recaudado por las Comunidades Autónomas. La metodología seguida se muestra en la Figura 1.

El primer paso es conocer las cifras de consumo anual de gasolina y gasóleo de la Comunidad Autónoma⁽⁶⁾, para posteriormente aplicar el gravamen vigente del impuesto en cada año. A continuación, es preciso obtener los consumos en millones de litros, ya que son las unidades en que viene expresado el gravamen. Para ello, se consideran unas densidades de la gasolina y gasóleo de uso general de 0,753 kg/l y 0,845 kg/l⁽⁶⁾.

Una vez que se tiene el consumo expresado en litros, se puede calcular la recaudación de cada Comunidad. Para obtenerla es necesario tener en cuenta los tramos

Hidrocarburo	Tramos	
	Estatal	Autonómico
Gasolinas	24 €/ 1.000 l	desde 0 a 48 €/ 1.000 l
Gasóleo de uso general	24 €/ 1.000 l	desde 0 a 48 €/ 1.000 l
Gasóleo de uso especial y calefacción	6 €/ 1.000 l	desde 0 a 12 €/ 1.000 l
Fuelóleo	1 €/ t	desde 0 a 2 €/ t
Queroseno de uso general	24 €/ 1.000 l	desde 0 a 48 €/ 1.000 l

Fuente: Ley 24/2001

Tabla 1: Tramo estatal del tipo impositivo del IVMDH. Año 2011.

de impuesto que se aplican (estatal y, en su caso, el autonómico) y la cuantía correspondiente, ya que varía entre unas regiones y otras. Las cifras totales de recaudación, una vez agregadas, se incluyen en la Tabla 2.

ESTIMACIÓN DE LA CARGA FISCAL DEL IVMDH

En este apartado se realizan dos cálculos relativos a la posible devolución del IVMDH:

- En primer lugar, se obtiene el importe que debería ser devuelto a cada transportista en caso de consumir 1.000 litros de carburante anuales.
- En segundo lugar, se calcula el importe a devolver para dos vehículos pesados tipo. Los vehículos elegidos son un autobús y un vehículo de transporte de mercancías.

Mediante la realización de este ejemplo práctico, es posible establecer un valor aproximado de la aportación que cada transportista ha realizado en concepto del IVMDH durante estos últimos años.

Puesto que se desea obtener el importe equivalente a devolver en el año 2011, es necesario establecer con anterioridad qué intereses de demora van a emplearse. Los valores que se aplican permiten actualizar los importes de cada ejercicio al año 2011 y oscilan entre el 5% y el 7%, dependiendo de la anualidad considerada⁽⁹⁾.

1. Obtención de la cuantía del gravamen por cada 1.000 litros de carburante anuales

Para la obtención del importe total que se grava por cada 1.000 litros de combustible anuales en concepto del IVMDH, es necesario conocer el valor de las tasas que se aplican en cada Comunidad Autónoma, diferenciando entre gasolina y gasóleo. Una vez hecho esto, se actualiza cada importe al año actual por medio de las tasas de interés de demora. La Figura 2 incluye un esquema de la metodología seguida para la obtención del importe.



Fuente: Elaboración propia

Figura 1. Proceso de cálculo de la recaudación de las Comunidades Autónomas en concepto del IVMDH.

Tipo de hidrocarburo	AÑO					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gasolina	321,1	304,8	293,3	275,3	262,6	247,2
Gasóleo uso general	899,0	943,9	988,6	951,1	904,9	892,8
TOTAL	1.220,0	1.248,6	1.281,8	1.226,4	1.167,6	1.140,0

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Recaudación total de las Comunidades Autónomas (excepto Canarias) en concepto del IVMDH, respecto de gasolina y gasóleo (cifras en millones de euros).



Fuente: Elaboración propia

Figura 2. Proceso de cálculo de la cuantía del gravamen por cada 1.000 litros de carburante anuales.

Para que los cálculos sean más exactos, no se han contabilizado los importes correspondientes al primer trimestre de 2005, período que queda fuera de la posibilidad de reclamación del impuesto. Una vez realizada la metodología para cada una de las Comunidades Autónomas, se muestra la Tabla 3, en la que pueden verse los resultados de los importes sobre 1.000 litros de combustible (Foto 3).

2. Cálculo del importe para un vehículo tipo

Las hipótesis que se establecen para cada vehículo pesado tipo son las siguientes:



Foto 3. El gravamen a devolver, por cada 1.000 l de carburante, puede oscilar dependiendo de la Comunidad Autónoma y del tipo de combustible (gasolina o gasóleo) entre 191 y 382 €.

• Vehículo de transporte de mercancías: se supone que recorre una distancia anual de 120.000 km, con un consumo de 36,5 litros/100 km^(v).

• Autobús: se supone un autocar de 55 plazas con un consumo de 35,0 litros/100 km^(v). Respecto a la distancia recorrida se ha considerado la cifra de 110.000 km anuales.

Con estas premisas consideradas, se concluye que el autobús tipo consume un total de 38.500 litros de gasóleo anuales, mientras que en el caso del vehículo de transporte de mercancías el consumo total de gasóleo es de 43.800 litros. Aplicando una metodología análoga a la del caso anterior, con los intereses de demora correspondientes, se pueden apreciar en la Tabla 4 los importes a devolver para cada vehículo pesado tipo (autobús y vehículo de transporte de mercancías). Nuevamente, no se ha contabilizado el primer trimestre de 2005.

CUANTÍA TOTAL A RECLAMAR POR EL SECTOR

Las cifras dadas en la Tabla 2 son un dato agregado acerca de la recaudación de las distintas Comunidades Autónomas en concepto del VMDH sobre los gasóleos y gasolinas. Sin embargo, esas cifras no suponen una cuantía a reclamar por el sector del transporte de mercancías o de viajeros, ya que engloban también el consumo de carburante producido por los vehículos ligeros.

Por lo tanto, se debe calcular una cifra desagregada y aproximada del importe que podría reclamar el sector en caso de la devolución del impuesto. Para una reafirmación de los resultados obtenidos, se emplearán dos metodologías de cálculo diferentes: la primera, basada en datos de tráfico; y una segunda, a partir de datos de consumo de combustible.

1. Método 1: datos de tráfico

En este método se ha comenzado por recopilar las cifras de tráfico de vehículos pesados de los últimos años, por Comunidades Autónomas^(vii). Para ello, se

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Total (€/1000 l)
Asturias	Gasolina	382
	Gasóleo uso general	351
Castilla-La Mancha, Cataluña	Gasolina	382
	Gasóleo uso general	382
Galicia, Comunidad Valenciana	Gasolina	382
	Gasóleo uso general	287
Comunidad de Madrid	Gasolina	327
	Gasóleo uso general	327
Andalucía	Gasolina	215
	Gasóleo uso general	215
Extremadura	Gasolina	215
	Gasóleo uso general	211
Región de Murcia	Gasolina	215
	Gasóleo uso general	203
Resto de Comunidades Autónomas (excepto Canarias)	Gasolina	191
	Gasóleo uso general	191

Fuente: Elaboración propia

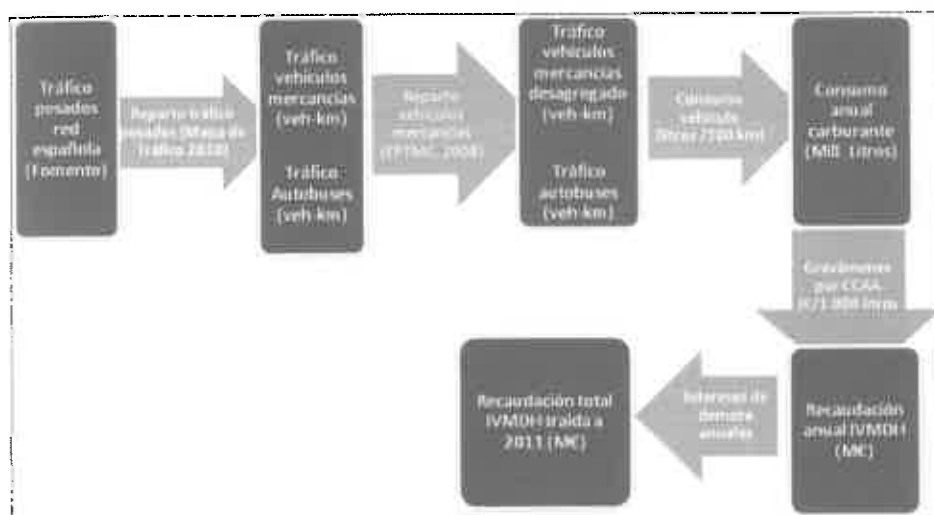
Tabla 3. Importe del gravamen a devolver sobre la base de 1.000 litros

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Total (€)	
		Transporte de mercancías	Autobús
Asturias	Gasolina	16.748	14.721
	Gasóleo uso general	15.352	13.495
Castilla-La Mancha, Cataluña	Gasolina	16.748	14.721
	Gasóleo uso general	16.748	14.721
Galicia, Comunidad Valenciana	Gasolina	16.748	14.721
	Gasóleo uso general	12.561	11.041
Comunidad de Madrid	Gasolina	14.306	12.574
	Gasóleo uso general	14.306	12.574
Andalucía	Gasolina	9.425	8.285
	Gasóleo uso general	9.425	8.285
Extremadura	Gasolina	9.425	8.285
	Gasóleo uso general	9.250	8.131
Región de Murcia	Gasolina	9.425	8.285
	Gasóleo uso general	8.900	7.823
Resto de Comunidades Autónomas (excepto Canarias)	Gasolina	8.374	7.361
	Gasóleo uso general	8.374	7.361

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4. Importes a devolver según tipo de vehículo pesado, actualizados a 2011.

ha tenido en consideración el tráfico de los tres tipos principales de redes del país: nacional, regional y provincial. Asimismo, los importes que corresponderían al año 2011 no han sido incluidos en este análisis, ya que en el momento de realizar este trabajo todavía no se conoce el tráfico total del mismo. El proceso de



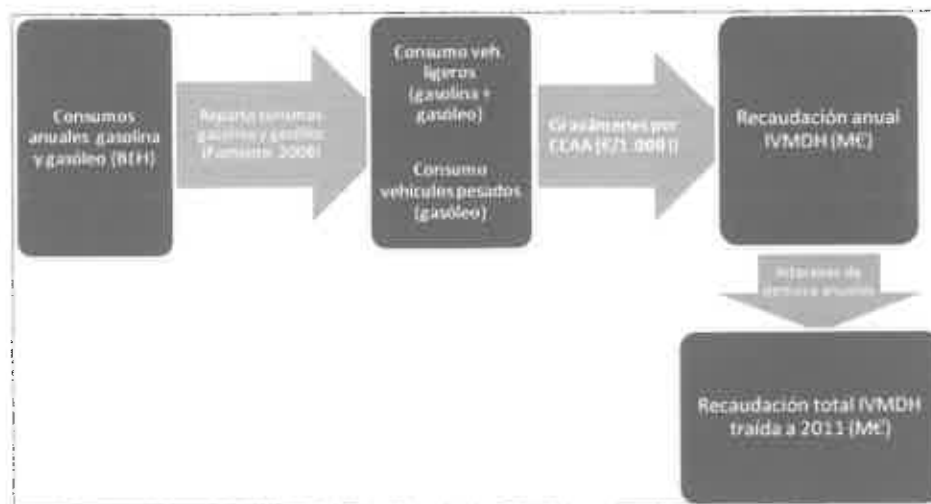
Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Proceso de cálculo para el método 1: datos de tráfico.

Clase de vehículo	AÑO					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total pesados	21.425	21.195	22.713	20.039	18.076	16.814
Autobuses	1.131	1.032	1.137	1.280	1.545	1.379
Porcentaje autobuses s/pesados (%)	5,3	4,9	5,0	6,4	8,5	8,2

Fuente: Mapa de Tráfico 2010, Elaboración propia

Tabla 5. Tráfico de vehículos pesados en la Red de Carreteras del Estado (cifras en millones de veh-km)



Fuente: Elaboración propia

Figura 4. Proceso de cálculo para el método 2: consumo de combustible.

cálculo seguido en este método es el que muestra la Figura 3.

A partir de los datos de tráfico de vehículos pesados totales, es necesario distinguir entre el tráfico correspondiente al transporte de mercancías y el de transporte de viajeros (autobuses)^(VII), que se puede apreciar en Tabla 5.

Con estas cifras, es posible distinguir, dentro del tráfico de vehículos pesados, qué parte corresponde a auto-

buses y cuál a vehículos de transporte de mercancías. Sin embargo, es necesario seguir desagregando el transporte de mercancías, ya que dentro de este grupo se encuentran vehículos con consumos de gasóleo muy diferentes.

Para ello, se recurre a la EPTMC del año 2008, donde se encuentra una distribución del tráfico de vehículos pesados según tipo de vehículo y masa máxima autorizada (MMA). Para evitar una excesiva desagregación, se seleccionan los tres casos más habituales, y los demás tipos de vehículo son asignados a un determinado grupo por afinidad. De esta manera, el tráfico de vehículos de mercancías rígidos fue de 7.403,0 veh-km; el tráfico de vehículos articulados de MMA de 0-32 t fue de 14.043,0 veh-km; y el tráfico de vehículos articulados de MMA de 32-44 t fue de 10.649,0 veh-km. Esta distribución de tráfico de mercancías se ha supuesto invariable para los distintos años estudiados. De esta manera, ya se puede obtener una desagregación más detallada del tráfico de vehículos pesados en cada una de las Comunidades Autónomas.

Con el tráfico en veh-km se puede obtener directamente el consumo de combustible efectuado por los vehículos pesados. Para ello, es necesario tener en cuenta los diferentes consumos de gasóleo según el grupo de vehículos pesados a considerar. Los valores adoptados son los indicados en el Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera^(IX) y en el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar^(X). Los consumos son los siguientes: para un autobús, se considera 35,0 l/100 km; para un vehículo de transporte de mercancías rígido (0-26 t), el consumo considerado es de 26,0 l/100 km; para un vehículo articulado de 0-32 t,

el consumo adoptado es de 30,0; finalmente, para un vehículo articulado de 32-44 t, el consumo es de 38,5 l/100 km.

La introducción de los parámetros de consumo de vehículos permite obtener las cifras totales de combustible por Comunidades Autónomas. Se supone, de modo simplificado, que el 100% de los vehículos pesados emplean gasóleo como carburante. Finalmente, sobre las cifras globales de consumo de carburante se aplican los gravámenes establecidos por cada Comunidad Autónoma para obtener el importe que se podría reclamar en cada caso, y se actualizan al año 2011 por el método ya conocido (mediante el empleo de los intereses de demora de cada ejercicio).

Una vez realizado el proceso, se establecen los importes a devolver para cada Comunidad Autónoma. El resultado total de la reclamación del sector sería de 2.499,3 millones de euros (Foto 4).

2. Método 2: consumo de combustible

Para confirmar la bondad de los resultados, a continuación se desarrolla un método alternativo de cálculo de los importes totales a reclamar por el sector. El esquema seguido en este segundo método es el que muestra la Figura 4.

Es necesario partir de los datos de consumo de carburante por Comunidades Autónomas⁽⁹⁾, obtenidos anteriormente. Estos datos aparecen desagregados en los conceptos de gasolina y gasóleo. Sin embargo, en este último es necesario diferenciar qué cantidad corresponde a los turismos, y cuál al sector profesional del transporte. Para ello, se considera que el 31,6% de los turismos emplea gasolina como carburante, y el 68,4% restante utiliza gasóleo⁽⁸⁾. Asimismo, se ha desestimado el consumo de carburante producido por las motocicletas, ya que es muy

pequeño en relación con el consumo de turismos y vehículos pesados.

Con las relaciones de consumo de carburante según tipo de turismo, es posible desagregar el consumo de gasóleo entre transporte de mercancías y vehículos ligeros. Una vez obtenidos estos valores, se aplica el gravamen específico de cada Comunidad Autónoma para calcular, finalmente, la cuantía total a reclamar. Los resultados para cada Autonomía de las dos metodologías son los que se incluyen en la Tabla 6 (Foto 4).

Comunidad autónoma	Tipo de vehículo	Importe (M€)	
		Método de tráfico	Método de consumo de combustible
Andalucía	Transporte de mercancías	364,0	268,9
	Autobuses	14,7	
Aragón	Transporte de mercancías	88,5	93,9
	Autobuses	4,2	
Asturias	Transporte de mercancías	52,8	73,5
	Autobuses	1,9	
Balears	Transporte de mercancías	23,2	29,9
	Autobuses	20,9	
Cantabria	Transporte de mercancías	21,5	29,8
	Autobuses	1,6	
Castilla y León	Transporte de mercancías	188,0	223,2
	Autobuses	13,8	
Castilla-La Mancha	Transporte de mercancías	324,0	335,6
	Autobuses	23,6	
Cataluña	Transporte de mercancías	451,4	457,8
	Autobuses	32,8	
Comunidad Valenciana	Transporte de mercancías	255,0	234,8
	Autobuses	18,3	
Extremadura	Transporte de mercancías	45,8	54,2
	Autobuses	3,4	
Galicia	Transporte de mercancías	131,4	198,3
	Autobuses	9,6	
La Rioja	Transporte de mercancías	17,0	17,0
	Autobuses	1,2	
Comunidad de Madrid	Transporte de mercancías	206,7	169,0
	Autobuses	14,8	
Región de Murcia	Transporte de mercancías	48,4	106,3
	Autobuses	11,8	
Navarra	Transporte de mercancías	30,2	82,4
	Autobuses	3,6	
País Vasco	Transporte de mercancías	73,4	159,0
	Autobuses	2,1	
TOTAL	Transporte de mercancías	2.321,3	2.533,5
	Autobuses	178,1	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6. Cuantías a reclamar por el sector por Comunidades Autónomas, actualizadas a 2011



Foto 4. La cuantía total a reclamar por el sector en caso de devolución del impuesto puede oscilar, según el método de cálculo empleado, entre 2.500 y 2.533 millones de euros.

Como puede observarse, las cuantías para cada Comunidad Autónoma son diferentes a las obtenidas por el método anterior, realizado con mayor detalle. De esta manera, sucede que la diferencia se experimenta unas veces al alza y otras a la baja. Este hecho varía dependiendo de la proporción de vehículos ligeros del parque que consuman gasolina o gasóleo, pues se ha supuesto un reparto nacional y no específico para cada Autonomía. A nivel global no tiene incidencia, precisamente por haberse utilizado el dato medio nacional por tipos de consumo.

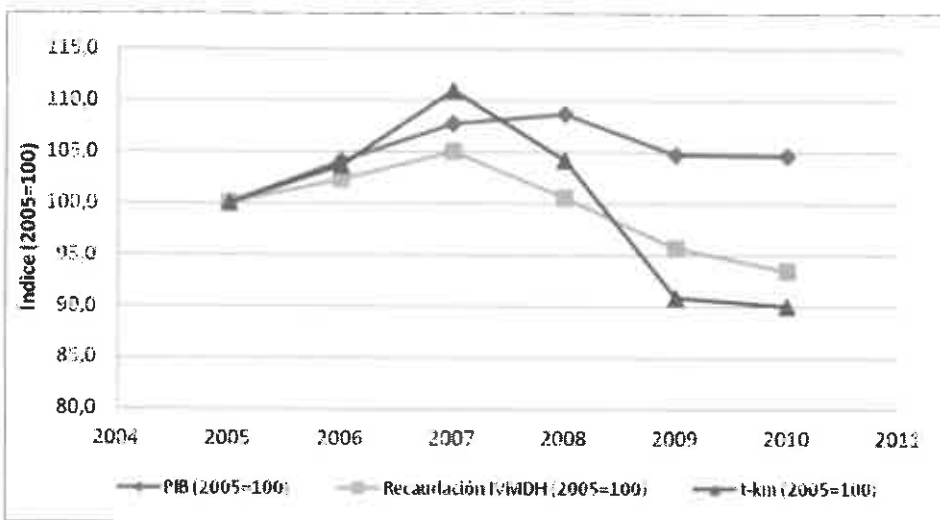
Asimismo, se puede apreciar cómo los valores obtenidos son de un orden de magnitud similar en las dos metodologías. Por tanto, la cifra es prácticamente la misma tanto si se atiende a criterios de tráfico como a criterios de consumo global de carburante.

LA INCIDENCIA DEL IVMDH EN LA CRISIS ECONÓMICA

El IVMDH ha tenido un notable impacto sobre el sector del transporte, especialmente desde el comienzo de la crisis económica. Desde el año 2007, la caída en la actividad en el sector no se ha visto correspondida con una rebaja del esfuerzo fiscal sobre el carburante (ver Figura 5), lo que ha contribuido a empeorar la situación económica de muchas empresas de transporte.



Foto 5. Entre el año 2007 y el año 2010 la movilidad en el sector del transporte descendió un 18,8 %, mientras que la recaudación del IVMDH decreció solamente un 11,1%, perjudicando la competitividad del sector.



Fuente: Elaboración propia

Figura 5. Evolución de la movilidad en el transporte de mercancías y la recaudación en concepto del IVMDH

Como se puede apreciar en la figura, desde el año 2007 (justo antes del inicio de la crisis económica) hasta el año 2010, la movilidad en el sector del transporte cayó un 18,8%, mientras que la recaudación en concepto de IVMDH sólo descendió un 11,1%. En este sentido, se observa cómo el sector se ha visto obligado a soportar unos costes mayores a los correspondientes por su grado de actividad, perjudicado especialmente la competitividad de un sector necesario para las exportaciones^(x), y por lo tanto necesario para la recuperación económica^(x) (Foto 5).

CONCLUSIONES

La primera conclusión que cabe destacar es la notable variación del gravamen que se experimenta según la Comunidad Autónoma en que se opere. De hecho, el

importe por concepto del IVMDH puede ser de hasta el doble entre unas autonomías y otras. Por ejemplo, el importe total traído al año 2011 para las Autonomías que solo aplican el tramo estatal supone 191 euros por cada mil litros consumidos de gasóleo general, mientras que en el caso más extremo (Castilla-La Mancha y Cataluña) es exactamente el doble, 382 euros por cada mil litros consumidos de gasóleo general.

En segundo término, señalar la importante aportación económica que en estos últimos años ha realizado el sector del transporte por carretera en concepto del IVMDH. Esto se puede poner de manifiesto a la luz de los resultados obtenidos con el ejemplo práctico de los dos vehículos pesados tipo. Las cifras totales a reclamar por vehículo pueden llegar para el gasóleo de uso general hasta prácticamente 17.000 euros en el transporte de mercancías, y 15.000 euros para el caso de los autobuses.

Además, las cifras a reclamar por el sector del transporte de mercancías por carretera podrían ascender, como mínimo, a más de 2.300 millones de euros, y en el caso del transporte de viajeros a 178 millones de euros. En total, supondría una devolución al sector de, al menos, 2.500 millones de euros.

El importante desembolso realizado en concepto del IVMDH en los últimos años ha significado un perjuicio para la productividad y competitividad del sector del transporte por carretera, pues supone un coste adicional cuyo carácter legal, además, ha sido criticado por la UE. La aplicación de este impuesto ha contribuido a gravar en exceso las actividades del transporte, coincidiendo con una época de gran recesión y duros reajustes en el sector. Esta posición ha influido en la pobre situación económica de gran número de empresas de transporte, llegándose incluso a la desaparición de algunas de ellas, y por lo tanto afectando negativamente no sólo al sector en particular, sino al tejido productivo industrial español en su conjunto.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos la colaboración de la Fundación Francisco Corell, en cuya Cátedra Amelio Ochoa se ha realizado el estudio que resume el presente artículo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- I. Ministerio de Economía y Hacienda. Dirección General de Tributos. Recaudación y Estadísticas del Sistema Tributario Español 1999-2009. "Series históricas de la recaudación tributaria del Estado y las Comunidades Autónomas (2010)".
- II. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos. "Informe Resumen anual del boletín Estadístico de Hidrocarburos (años 2005-2010)".
- III. Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP). "Memoria AOP 2008 (2009)".
- IV. Ministerio de Economía y Hacienda. Agencia Tributaria. "Memoria de la Administración Tributaria (años 2006-2011)".
- V. Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Transporte Terrestre. "Encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera (EPTMC), 2008".
- VI. Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Transporte Terrestre. "Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, Nº 14 (julio de 2011)".
- VII. Ministerio de Fomento. Inspección General de Fomento. Subdirección General de Tecnologías de la Información, Administración Electrónica y estadísticas. "Anuario estadístico (años 2005-2010)".
- VIII. Ministerio de Fomento. Secretaría General de Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. "Mapa de Tráfico 2010. Principales resultados de Tráfico y Transporte Terrestre registrados en la R.C.E. (2011)".
- IX. Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Transporte Terrestre. "Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera, Nº 20 (enero de 2011)".
- X. Ministerio de Fomento. Inspección General de Fomento. Subdirección General de Tecnologías de la Información, Administración Electrónica y estadísticas. "Anuario estadístico 2008".
- XI. Monzón de Cáceres, Andrés y Pérez - Martínez, Pedro José. "Transporte y cambio climático en España: problemas y perspectivas". Revista Carreteras. Nº 167, 2009.
- XII. Rallo, J.R. "Crónicas de la Gran Recesión". Unión Editorial, Madrid, 2011.